

PARECER

Revisão do Plano de Urbanização de Fátima



ELABORAÇÃO

**GESTÃO REGIONAL DE LEIRIA E
SANTARÉM**

2022-01-11



ÍNDICE

	Pág.
1. INTRODUÇÃO.....	3
2. ENQUADRAMENTO	3
3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS	4
4. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA	10
5. AMBIENTE SONORO	10
6. CONCLUSÃO	10



1. INTRODUÇÃO

Tendo sido disponibilizados elementos para análise na plataforma PCGT, referentes à revisão do Plano de Urbanização de Fátima, remete-se o parecer final da Infraestruturas de Portugal, SA (adiante IP).

A consulta efetuada à IP tem como objetivo a recolha de informação para a Avaliação Ambiental Estratégica, requerendo, nomeadamente, informação acerca da rede sob jurisdição da IP, bem como eventuais recomendações e condicionantes a atender no desenvolvimento do projeto.

2. ENQUADRAMENTO

Como ponto prévio, refere-se que todas as referências legais, regulamentares e contratuais, feitas à REFER, E.P.E. e ou à EP, S.A., consideram-se feitas à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.).

A área de intervenção do Plano de Pormenor da Cerca da Feira é servida por rede rodoviária. Neste contexto, as referências à **Rede Rodoviária Nacional (RRN)** deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais-IP) e pela Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares-IC e Estradas Nacionais-EN).

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “**Estradas Regionais (ER)**”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao citado Decreto-Lei.

De salientar ainda, a publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril de 2015, que aprova o **Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN)**, em vigor desde 26 de julho de 2015, cujo âmbito de aplicação se estende também às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios.

O Estatuto revoga, para além da Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949 (anterior Estatuto), os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei n.º 34/2015.



Refira-se que as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis à Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, estão definidas nos artigos 32.º da citada Lei.

Das disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária decorrentes do EERRN, salienta-se o papel da IP enquanto Administração Rodoviária e consequentes poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária (artigo 41.º, 42.º e 43.º), isto é, a área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado, cuja composição abrange as estradas a que se aplica o EERRN, bem como as zonas de servidão rodoviária e a designada zona de respeito.

Esta zona de respeito, definida no artigo 3.º, alínea vv) do EERRN, compreende “...a faixa de terreno com a largura de 150 m para cada lado e para além do limite externo da zona de servidão *non aedificandi*, na qual é avaliada a influência que as atividades marginais à estrada podem ter na segurança da circulação, na garantia da fluidez de tráfego que nela circula e nas condições ambientais e sanitárias da sua envolvente.”

Assim, as operações urbanísticas em prédios confinantes e vizinhos das infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da IP estão sujeitas às limitações impostas pela zona de servidão *non aedificandi* e, se inseridas em zona de respeito, a parecer prévio vinculativo desta empresa, nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN.

3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

Apreciados os documentos disponibilizados e da análise efetuada à rede da I.P., SA existente, na zona envolvente à área de projeto (figura 1), consideramos ser de referir o seguinte:

A área de estudo agora indicada situa-se no concelho de Ourém e Freguesia de Fátima, pertencente ao distrito de Santarém.

Existe proximidade a troço rodoviário sob jurisdição da IP, o que faz prever a existência de servidões e área *non aedificandi* associadas.

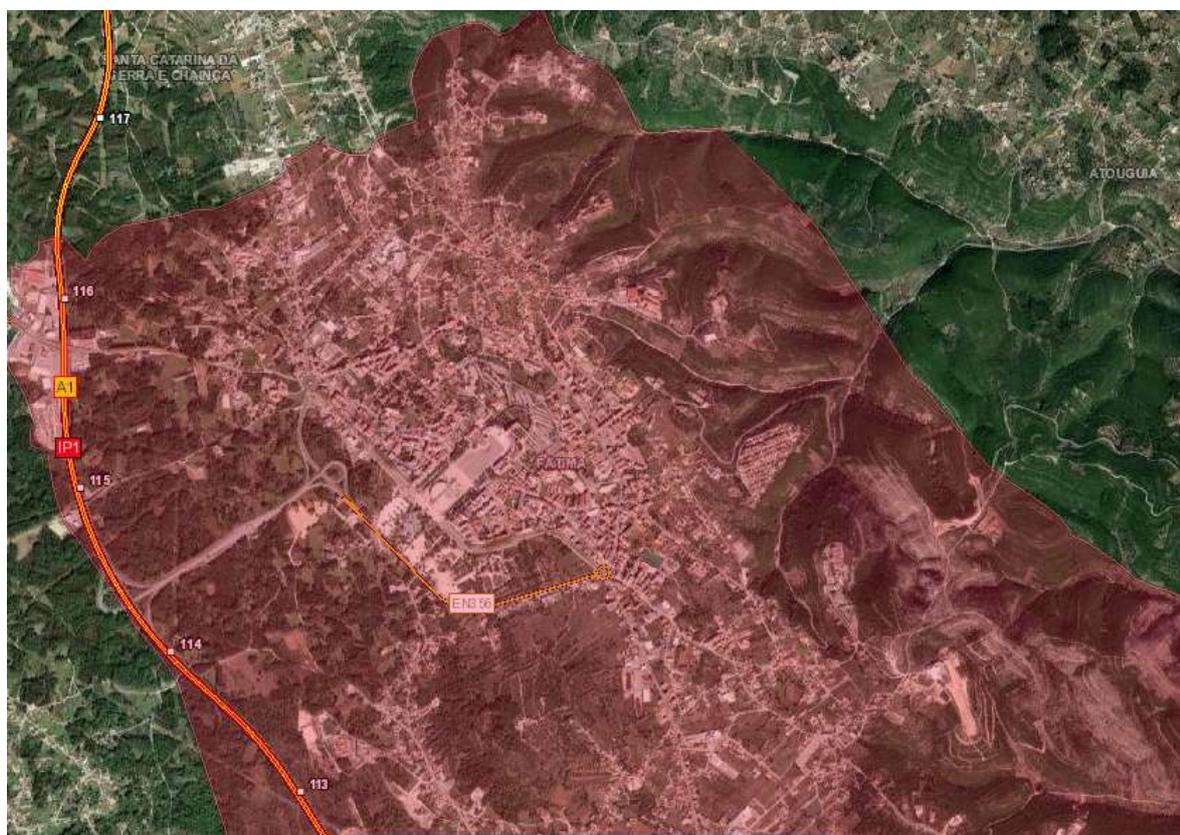


Figura 1 – Localização da área do Plano de Urbanização

Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) e Rede Rodoviária sob jurisdição da I.P.

Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais - IP)

- **IP1/A1**, segue entre Lisboa e Porto, delimitando, a Poente a Freguesia de Fátima, incluindo acessos e ramos de ligação, integrado na **Concessão Brisa (Concessão do Estado)**, tutelada pelo **Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT)**, entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão.

Estradas Nacionais Desclassificadas (EN) sob a jurisdição IP

- **EN356**, entre o acesso à A1 e a rotunda a nascente, conforme figura acima.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis nos lanços de estradas sob jurisdição da IP, estão definidas nos artigos 32.º e 33.º, respetivamente, da Lei n.º 34/2015 de 27 de abril. Para além destas servidões legais, nos termos do disposto na alínea b) do nº 2 do artigo 42º do



EERRN, as obras e atividades que decorram na zona de respeito à estrada, nos termos em que se encontra definida na alínea vv) do artigo 3º, estando sujeitas a parecer prévio vinculativo da administração rodoviária, nas condições do citado artigo

Do ponto de vista da salvaguarda da rede rodoviária da responsabilidade desta empresa, o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, regula a proteção da estrada e sua envolvente, fixa as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, das estradas nacionais constantes do Plano Rodoviário Nacional (PRN), das estradas regionais, das estradas nacionais desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, bem como das ligações à rede rodoviária nacional, em exploração à data da entrada em vigor do novo Estatuto. A Proposta do PP em análise deverá respeitar este normativo.

Intervenções na Rede Rodoviária

De acordo com o planeamento de intervenções e projetos, denota-se que não existe qualquer tipo de intervenção programada para a área em estudo. Não existe, do mesmo modo, qualquer projeto de infraestruturação viária ou ferroviária na área.

Rede Ferroviária

Verifica-se que, na área de estudo, não existem linhas de caminhos de ferro.

Elementos Recebidos

Como nota prévia, refere-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento proposta no PU, não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede viária sob jurisdição da I.P., nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído, desaconselhando-se veemente a proposição de áreas residenciais ou equipamentos de utilização coletiva em faixas adjacentes às estradas da RRN.

Deve igualmente ter-se em consideração que as propostas de qualificação funcional do solo urbano devem assegurar-se de que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções previamente existentes, atendendo que as propostas de acessibilidades diretas constituem, regra geral, pontos de conflito que comprometem o nível de serviço das vias e condicionam a fluidez do tráfego, bem como a segurança da circulação.

Ainda se reforça que, toda e quaisquer intervenções que interfira com a rede sob jurisdição da IP deverá ser sujeita a parecer prévio da mesma.

Regulamento

No art.º 6º, alínea e), ponto vi., deverá constar “Rede rodoviária nacional e estradas sob jurisdição da IP e respetivas zonas de servidão *non aedificandi* e Rede rodoviária municipal;”, tendo em consideração que as estradas nacionais desclassificadas são consideradas como tal, por não estarem classificadas em PRN2000.



Na subalínea ii) da alínea a) do ponto 4. do art.º 58.º, é proposta uma ligação viária que interferirá com a rede IP. Reforça-se que toda e quaisquer intervenções que interfira com a rede sob jurisdição da IP deverá ser sujeita a parecer prévio da mesma. O mesmo acontece na alínea b) do mesmo ponto, repetindo-se o reforço anterior.

Relatório Execução

Na página 38 é proposta a requalificação de uma estrada sob jurisdição da IP. Reitera-se que toda e quaisquer intervenções que interfira com a rede sob jurisdição da IP deverá ser sujeita a parecer prévio da mesma.

Relatório anexo II

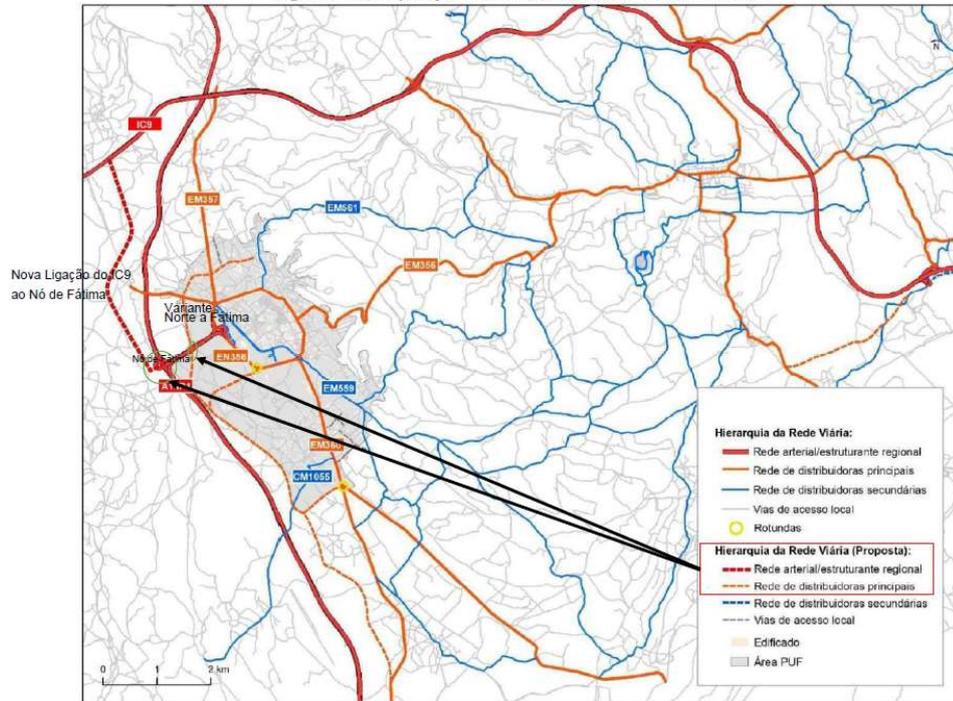
No ponto 3.6.2 Acessibilidades Rodoviárias, será, também de corrigir a rede rodoviária, conforme ponto 3 deste parecer e indicações dadas em pontos anteriores. A sua descrição mantém-se inalterada e, portanto, incorreta.

Intervenções na rede viária sob jurisdição da Concessão Brisa

Vertente Rodoviária

- Na apreciação de Junho de 2021 focou-se as propostas viárias relativas a uma nova ligação entre o IC 9 e o Nó de Fátima, da A1-Auto-Estrada do Norte, a uma Variante Norte a Fátima com interferência na ligação do Nó de Fátima (A1) e a uma nova bolsa de estacionamento no final da ligação do Nó de Fátima (A1) a Fátima, situações refletidas na figura 2 e 3 e Relatório de Fundamentação págs. 41 a 46 em **3.3 Opções Setoriais (3.3.1 Rede Viária e 3.3.2 Estacionamento)**, contidos no processo rececionado na altura;

Figura 6 – Hierarquização da rede viária futura da cidade de Fátima



Fonte: PRN 2000 e PDM de Ourém

Figura 2- peça desenhada contida nos elementos para análise

Figura 7 – Conceito global de estacionamento para a cidade de Fátima

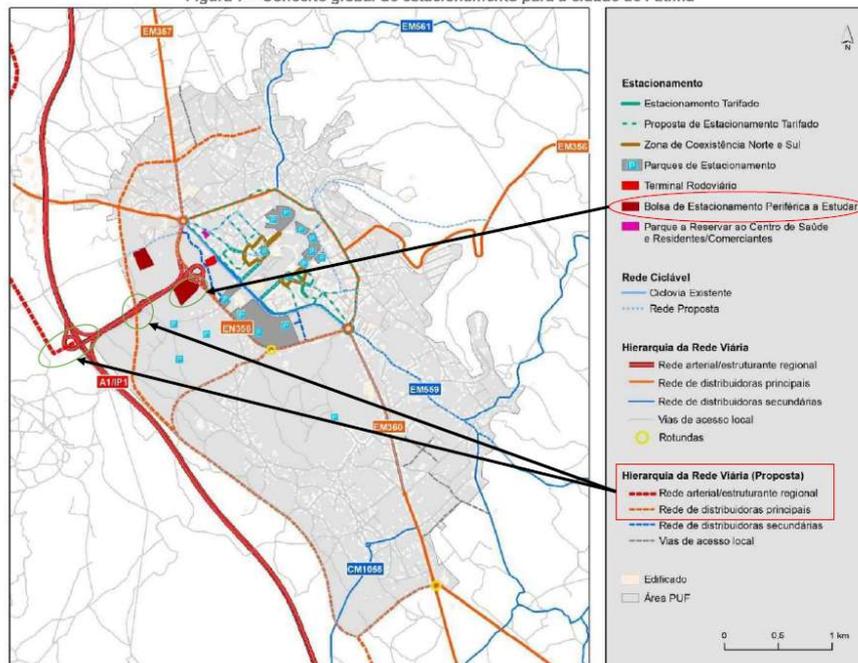


Figura 3- peça desenhada contida nos elementos para análise



- Referiu-se nessa altura que estas propostas, embora não desenvolvidas a qualquer nível de estudo, constituíam pretensões esboçadas para o desenvolvimento urbano envolvente à Autarquia, representando um potencial conflito com a rede BRISA Concessão Rodoviária (BCR), pelo que deveria ser matéria a inquirir naquela revisão do Plano de Urbanização Fátima (PUF), devendo ser devidamente enquadradas pelo que se encontra definido no Contrato de Concessão BCR, pelo que não poderiam ser ponderadas sem a prévia intervenção / sancionamento do representante do Concedente (IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.);
- O atual processo Plano Urbanização de Fátima, constante no relatório de fundamentação de dezembro 2021 (páginas 46 a 52), continuam a refletir as observações já expressas:
 - o Na pág. 47 está indicada na parte escrita a intenção de se estudar um novo Nó com a A1;
 - o Na pág. 48 está indicada, na figura, a proposta de uma via distribuidora principal que passa sobre a Praça de Portagem do Nó de Fátima da A1;
 - o Na pág. 52 surge na figura a indicação de uma ligação do atual Nó de Fátima, para Norte, que se supõe ao IC 9, além da referência escrita a zona de parqueamentos na envolvente do nó.

Vertente Ambiental

- No que respeita à definição de zonas mistas e sensíveis de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, verifica-se que estão maioritariamente definidas zonas mistas nas imediações da A1. Apenas o Santuário de Fátima foi delimitado como zona sensível, mas este local encontra-se afastado da A1, pelo que relativamente a este aspeto em concreto nada há a referir;
- Quanto à classificação e qualificação do solo, na proximidade da rede rodoviária que integra a Concessão BCR, estão definidas “Áreas Habitacionais a Consolidar” e a “Unidade Operativa de Planeamento e Gestão 2 (UOPG 2)”. Verifica-se, ainda, por observação da Planta de Compromissos, a existência de compromissos com operações de loteamento e com obras de edificação na proximidade da A1. Apesar deste contexto, o regulamento do Revisão do Plano de Urbanização de Fátima contempla, apenas para as zonas de conflito identificadas no âmbito do Plano de Urbanização de Fátima, que as “operações urbanísticas a realizar estão condicionadas à efetiva demonstração da compatibilidade da edificação e respetivos usos com o ambiente sonoro”;
- Deste modo, na nossa perspetiva, a inclusão de critérios de conforto acústico e a consideração dos níveis de ruído ambiente deveria abranger todas as operações urbanísticas



e usos sensíveis e considerar os níveis de ruído ambiente atuais e previstos tendo em conta os usos de solo já existentes, nomeadamente a rede rodoviária implantada no território. Considera-se que deveria ser introduzido de forma objetiva, no Regulamento do Plano de Urbanização de Fátima, a interdição de construção de edifícios habitacionais ou com outros usos sensíveis, conforme definido no Regulamento Geral do Ruído (RGR), para todas as zonas onde se verifique que os níveis de ruído ambiente atuais ou previstos, tendo em conta o uso do solo já existente, são superiores aos valores limite de exposição estabelecidos na legislação vigente;

- Verifica-se igualmente que, no Regulamento do PUF, nada é referido quanto à necessidade de cumprimento do RGR nos procedimentos de legalização de construções não licenciadas com usos sensíveis, conforme definido no Regulamento Geral do Ruído (RGR). De igual modo, deveria o regulamento incluir também critérios de conforto acústico nestes procedimentos, introduzindo como condição prévia à legalização de construções com usos sensíveis não licenciadas, a demonstração técnica do cumprimento do Regulamento Geral do Ruído no que concerne aos níveis sonoros atuais e previstos considerando o uso do solo já existente;
- Por último, acresce que a Revisão do Plano de Urbanização de Fátima apresenta desenhos com a rede viária proposta, mas não analisa os impactos cumulativos dessa rede com a A1, ao nível nomeadamente do ambiente sonoro, e dos decorrentes condicionalismos que estes poderão impor ao plano das operações urbanísticas delineado nos documentos

Neste contexto, considera-se que, de uma forma genérica, permanecem por esclarecer as questões que foram colocadas ao PUF na sua versão anterior.

4. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

No que se refere à avaliação ambiental estratégica, nada há a referir, uma vez que dos novos elementos apresentados, nenhum é relativo a esta matéria.

5. AMBIENTE SONORO

Em termos de ambiente sonoro, mantém-se o referido no parecer anterior, sendo que os novos elementos apresentados do PU de Fátima, continuam a salvaguardar as preocupações da IP, SA.

6. CONCLUSÃO

Face ao descrito nos pontos anteriores é emitido parecer favorável à proposta da Revisão do Plano de Urbanização de Fátima, condicionado ao cumprimento dos pontos anteriormente expostos, devendo ser materializadas as indicações elencadas no presente documento no Plano de Urbanização e tidas em conta as restantes indicações gerais.